



POR LA CONSISTENCIA DEL ESCALAFON

En el curso del mes de enero todos los ferroviarios trabajarán a reglamento

Trascendentales resoluciones de los cuerpos centrales de la Confraternidad

A LUCHAR!

La labor paciente de los cuerpos centrales, su actitud serena, libre de toda nerviosidad, ha venido a desbaratar los habilidosos planes de las empresas ferroviarias, las cuales, siguiendo su viejo y taimado proceder, intentaban hacer aparecer ante el país a nuestra organización como la única responsable de los trastornos que hoy, como siempre, son fruto exclusivo de su obstinada intransigencia. Afortunadamente, esta vez, por más que cuenten con el apoyo de los grandes diarios, no podrán, con la facilidad de otras veces, concitar la opinión pública contra los trabajadores ferroviarios.

La actitud transigente — aunque firme — de la Confraternidad Ferroviaria ha venido a poner en evidencia la hipocresía de los representantes de las empresas. Estas han estado procediendo en la forma menos seria que imaginar se puede, por cuanto han llegado hasta formular proposiciones con el sólo fin de explotarla, si es que los representantes obreros la rechazaban, pero al ver que éstos, animados de un alto propósito de conciliación la aceptaron, ellas mismas se apresuraron a retirarla. Pero, a estas horas, los señores representantes de las empresas, habrán comprendido que ese habil juego, que tan buen resultado dió en el pasado, esta vez — debido a la unidad y creciente capacidad del gremio — ha fracasado completamente. Los trabajadores ferroviarios ya no se dejan engañar ni dividir tan fácilmente.

La primera manifestación de su política jesuita, las empresas la dieron con el escalafón del personal de tracción. Porque, precisamente, en la discusión del mismo, con ese afán de regatear, propio de los mercaderes, afirmaban que ciertas mejoras no las concedían teniendo presente que, una vez terminado dicho escalafón, tendrían que entrar a tratar de inmediato el de los demás departamentos, a cuyo personal, al decir de los representantes de las empresas, habría que extender sino todas, por lo menos muchas de las franquicias, que se dieran al personal de máquinas.

Pero estas aseveraciones, como lo han puesto de manifiesto los últimos acontecimientos, no eran sinceras; ellas fueron formuladas con toda hipocresía para ver de alcanzar estos resultados: reducir al mínimo las mejoras del personal de tracción, o conseguir de los representantes de éste la separación de la Confraternidad, a precio de algunas ventajas más. Porque, como es evidente, si La Fraternidad deserta de las filas de la Confraternidad, las empresas pensaban que las mejoras del personal de tracción no iba ser necesario hacerla extensiva al de los demás departamentos. Mientras el gremio estuvo dividido, esa había sido la suprema habilidad de las empresas: atender a una mínima parte, con objeto de hacer surgir la discordia y el encono entre todos y evitar su unión. Sin embargo, hoy que reconocen — y las empresas lo habrán reconocido ya — que el plan en esta ocasión fracasó completamente, por cuanto los camaradas de tracción no aceptan mejorar sus condiciones al precio de la traición de sus hermanos.

Al iniciar la Junta Central de la Confraternidad, las gestiones

en pro de los escalafones de tráfico y talleres, las empresas pusieron de manifiesto otra vez su taimada hipocresía, con el propósito no confesado, pero evidente, de quebrar la unidad del gremio. A este fin, es que los señores representantes de las empresas, sacaron a relucir la argucia, bastante ingenua, por cierto, de no poder reconocer a la Confraternidad, debido al carácter revolucionario de la misma, a la vez que afirmaban su propósito de tratar con el personal, como antes se hacía con el de tracción. Creían estos hábiles señores que los "agitadores profesionales" que están al frente de la organización rechazaría esta última proposición, con lo cual a ellos les resultaría tarea fácil demostrar al gremio que el mejoramiento de sus condiciones se demoraba por culpa exclusiva de los dirigentes de la organización. Pero esta última maniobra tampoco dió el resultado apetecido, por cuanto los "agitadores profesionales" — contrariamente a lo que esperaban las empresas — aceptaron sin hesitación de que los escalafones fueran discutidos empresa por empresa, con representantes del personal organizado. Esta salida inesperada tuvo la virtud de desenmascarar a las empresas, las cuales, en realidad, lo único que buscaban era ganar tiempo para continuar explotando al personal sin control de ninguna naturaleza.

Pero, hoy que el gremio ha comprobado cuáles son los verdaderos sentimientos que animan a los directores de las empresas, sabe que sus intereses y derechos debe hacerlos valer con su fuerza, y es lo que los ferroviarios de todas las categorías van a hacer.

Los cuerpos centrales, vista la actitud de las empresas, han resuelto que en el curso del presente mes debe trabajarse a reglamento. Urge, pues, que las secciones estén preparadas a fin de que se inicie la lucha en seguida que se reciba la orden de la Junta Central.

¡Ferroviarios! El momento de la prueba ha llegado. ¡Demostrad que sabéis cumplir con vuestro deber!

Por nuestro escalafón

Circular de la Junta Central

En EL OBRERO FERROVIARIO último dimos cuenta del estado de las gestiones que la Junta Central venía realizando ante empresas y gobiernos con objeto de conseguir la implantación de un escalafón de trabajo para todo el personal ferroviario.

Manifestamos, en esa oportunidad, que dentro de poco la Junta Central se reuniría para tomar en consideración la proposición que, al respecto, habían formulado los representantes de las empresas. La Junta, antes de tomar una resolución definitiva sobre tan importante y delicada cuestión, creyó conveniente consultar a los cuerpos directivos de los tres sindicatos que hoy integran la Confraternidad, y a tal efecto convocó una reunión plenaria, la que se efectuó el 30 de diciembre p.p.d. en el local de los sindicatos de Tráfico y Talleres.

El resultado de esa reunión fué hecho conocer a los camaradas oportunamente por intermedio de la circular número 5 de la Junta Central, que, para mayor difusión, reproducimos. El contenido de dicha circular, que fué enviada a las comisiones mixtas a la vez que a todas las secciones que integran nuestros sindicatos, era el siguiente:

En una de sus primeras reuniones, cuando fué constituida la Junta Central, el camarada presidente, basándose en el éxito obtenido en la discusión del escalafón para el personal de locomotoras, (el cual venía tramitándose por intermedio de "La Fraternidad" antes de realizarse la unidad

del gremio), propuso que se indicara a los sindicatos de tráfico y talleres la necesidad de confeccionar un proyecto que estableciera el escalafón para el personal adherido a esos sindicatos.

La proposición del camarada presidente se fundamentaba a la vez en las palabras del representante del gobierno, quien después de aprobado el escalafón de tracción dijo que "había que seguir con el de los guardas".

El sindicato de tráfico realizó de inmediato un concurso de guardas y camareeros, durante el cual se confeccionó un escalafón uniforme para todas las empresas que fué elevado a la consideración con las mismas por intermedio de la dirección general de ferrocarriles.

Posteriormente, se realizó otro concurso para confeccionar el escalafón general de tráfico y talleres, siempre con carácter uniforme para todas las empresas, mientras que se continuaban los trámites ante el ministro de obras públicas para exigir de las empresas la discusión de dichos escalafones por intermedio de la Confraternidad ferroviaria.

Para ello se celebraron varias entrevistas en el despacho oficial del ministro de obras públicas, conferenciando a la vez con el señor Edú, gerente del "El Sur", en quien las demás empresas habían delegado la representación.

Paralelamente a las entrevistas de la Junta Central con los representantes de las empresas, éstos manifestaron la imposibilidad de discutir los escalafones en conjunto, alegando para ello razones de diferencia económica entre las diversas compañías. Otro argumento dilatorio era el de "no tener confianza en la Confraternidad ferroviaria", desconociendo su calidad de entidad federativa de los sindicatos ferroviarios.

Apurados por nuestras actas para resolver definitivamente la cuestión, los señores expusieron ante el ministro de obras públicas, largamente, los argumentos de su negativa, quien a su vez llamó a la Junta Central en pleno para transmitirnos las objeciones de las empresas, celebrando al efecto una reunión en el despacho oficial del ministro de obras públicas.

Concretó el ministro las objeciones en la siguiente forma:

"Las empresas no quieren discutir directamente con la Confraternidad ferroviaria, sino con su personal."

Cada empresa discutirá por separado. La Confraternidad no tiene confianza por su reciente fundación y por creer que está en manos de "agitadores profesionales".

Después de dar una prueba de capacidad y de inteligencia para la defensa de los intereses de los ferroviarios y a fin de demostrar la seriedad y la "falta de responsabilidad" de los "agitadores profesionales", la Junta Central convocó a una reunión plenaria de los tres sindicatos.

En esta reunión se acordó, en primer lugar, la respuesta de la Junta Central a la negativa de las empresas, resolviendo fijar las bases de nuestra contestación.

En ella se acordó especialmente el beneficio inmediato que puede suponer el entrar a discutir mejoras evidentes para los trabajadores ferroviarios, sin pararnos en pequeños motivos de detalle, más bien de importancia aparente que real.

Hemos contestado la respuesta, por intermedio del ministro de obras públicas, en la siguiente forma:

"De acuerdo a lo conversado en el despacho de V. E. sobre la respuesta de la empresa ferroviaria, se solicita la discusión del proyecto de escalafón para el personal de tráfico y talleres, nos comprometemos en consecuencia, por intermedio de los señores directivos de los sindicatos federados, quienes, conjuntamente con esta Junta Central, han considerado la necesidad de que las empresas y la opinión benévola de V. E., habiendo resuelto someter a la consideración de las empresas, por intermedio del señor ministro, las proposiciones que se detallan más adelante."

Hemos de permitirnos hacer observar a V. E. que al aceptar la propuesta de la Junta Central, se llega a una inteligencia que emerge de la resolución adoptada. Nos hemos preocupado de buscar una fórmula que sirva de base a la discusión de todos y creemos sinceramente haberla encontrado.

Nuestra resolución está encuadrada dentro de las bases que V. E. nos formuló. No hacemos exclusivismo de nombre ni de sistemas. Queremos que se discutan los escalafones y la reglamentación del trabajo y transición en adoptar el sistema de la discusión por ferrocarril.

Pero si nosotros estamos animados de los mejores sentimientos, ¿por qué no aceptar propuestas de llevar las cosas en orden y con la mayor conciencia, para la más perfecta defensa de los intereses de los trabajadores ferroviarios que representamos, también estamos dispuestos a no aceptar dilaciones ni argucias que sean obstáculo para que se llegue pronto a un resultado práctico y positivo.

Nuestra resolución es meditada, serena, encuadrada en los términos de la más alta transparencia. Quiere decirse que las bases que sometemos a la consideración de las empresas, por intermedio del señor ministro, son definitivas y como tal deben ser consideradas.

Hemos resuelto fijar como plazo para la respuesta hasta el día ocho del corriente mes a las diez y ocho, y si para ese día no tenemos contestación alguna, consideramos rechazada nuestra propuesta y lo comunicaremos a las secciones para adoptar la actitud que convenga.

Nuestra proposición concreta comprende cuatro puntos que son los siguientes:

Primero — Discusión simultánea del escalafón entre el personal de todas las empresas, sin exclusión.

Segundo — Iniciación de las discusiones antes del quince de enero, con la intervención y bajo la fiscalización del gobierno.

Tercero — Los representantes obreros serán solicitados por intermedio de los sindicatos adheridos a la Confraternidad ferroviaria, a las secciones respectivas.

Cuarto — Las empresas abonarán a los delegados, durante todo el tiempo que dure la discusión, los jornales y extraordinarios y les facilitarán los pases correspondientes para su traslado al punto de discusión.

Queda sobreentendido que se concede a la Junta Central de la Confraternidad fe-

rreriaria el derecho de asistir a las discusiones o de fiscalizarlas como convenga.

V. E. ha tenido oportunidad de juzgar el grado de sinceridad que nos anima y la conciencia de nuestra responsabilidad que tenemos. Con la misma sinceridad y conciencia con que exponemos nuestras argumentaciones, estamos dispuestos a defender la integridad de la organización gremial, si la falta de tacto o la incompreensión del momento en que vivimos — de amplias libertades y de progreso — la organización de la clase trabajadora — cegara a las empresas y quisieran llevarnos con su intransigencia a situaciones de las que nos apartamos, pero que no rehúimos y que estamos dispuestos a afrontar cuando sea necesario, con entereza y decisión.

Rogamos al señor ministro sea eficaz intérprete de nuestras aspiraciones ante las empresas, y acepte nuestros saludos más distinguidos — Por la Confraternidad ferroviaria: E. Castelli, presidente — J. S. Basanta, secretario general.

Proseguimos con tranquilidad las gestiones iniciadas, convencidos de que hemos de contar con el apoyo de las secciones y a la espera de lo que contesten las empresas, lo que nos comunicaremos de inmediato.

Actitud de las Empresas

Réplica contundente de la Junta Central de la Confraternidad

Según los grandes diarios, siempre adictos y bien informados de las cosas de las empresas, éstas, antes que venciera el plazo señalado en la nota de la Junta Central de la Confraternidad, hicieron saber al ministro de obras públicas que no podían aceptar las condiciones propuestas por la Confraternidad para iniciar la discusión de los escalafones.

El ministro de obras públicas entiende que las manifestaciones verbales de los representantes de las empresas no pueden ser consideradas como respuesta definitiva a las proposiciones categóricas y concretas que, por su intermedio, formuló la Confraternidad Ferroviaria. A pesar de esta reserva ministerial, la Junta Central, teniendo en cuenta que los señores de las empresas habían sido divulgados por los grandes órganos de publicidad, estimó oportuna una amplia rectificación, lo que hizo por intermedio de la siguiente nota elevada al ministro de obras públicas y dada a la publicidad. A los argumentos de la J. C. no han contestado hasta ahora las empresas, y dudamos que lo hagan más adelante.

He aquí el texto:

"Buenos Aires, enero 11 de 1921. — Excmo. señor ministro de obras públicas, doctor D. Pablo Torello. — Casa de Gobierno. — Presente.

De nuestro mayor respeto: En la sesión de la Junta Central celebrada ayer, el secretario general hizo presente los términos de la comunicación telefónica mantenida con V. E. y a pesar de la buena voluntad que nos anima y los deseos evidentes de atender las deferentes indicaciones de V. E., la Junta resolvió someter a la consideración del gremio ferroviario la falta de respuesta de las empresas ferroviarias a nuestra nota del 27 de diciembre p.p.d., elevada por intermedio del señor ministro, teniendo en cuenta que la resolución fué tomada no por la Junta Central, sino por la totalidad del gremio, representado, a la vez que por nosotros, por las mesas directivas de los tres sindicatos adheridos: "La Fraternidad" (Tracción), Tráfico y Talleres.

Justifica nuestra actitud la desconianza que nos merecen las empresas, quienes, a pesar de los buenos deseos de V. E. y de sus activas gestiones de concordia, parecen no querer sino la guerra, cuando nosotros damos el primer paso dentro del orden y de la legalidad. Esta desconianza se basa, precisamente, en las publicaciones oficiales de la prensa no obrera, en las que se diseña bien clara y terminante la contestación categórica y definitiva: no acceder a lo que pedimos, negando de hecho el reconocimiento de la entidad gremial y llevando a las largas la discusión de un asunto trascendental para los obreros ferroviarios, con los argumentos clásicos de que es tarea muy ardua, de que no les merece la organización y de que ella está en manos de "agitadores profesionales".

Tenemos, por fuerza, que entrar a rebatir los argumentos fundamentales que oponen las empresas a nuestra presentación, y lo haremos lo más brevemente que podamos, pero puntualizando y desvirtuando categóricamente algunas afirmaciones de los señores gerentes.

"Tarea compleja e imposibilidad de discutir simultáneamente. — Conociendo como todos conocemos la organización técnica de las empresas, interpretamos como un rasgo de modestia de los señores gerentes el afirmar que es "tarea compleja" discutir todas ellas si, simultáneamente, los diversos puntos del escalafón propuesto.

Tildamos de inocente esta declaración, por cuanto nosotros tenemos ya preparado un proyecto de escalafón perfectamente estudiado y, lo que es más notable del caso, que la mayoría de las empresas, por su parte, han formulado proyectos de escalafones para su personal, algunos de los cuales se pretenden llevar a la práctica, "imponiéndolos", si no se aceptan por las buenas.

Nosotros queremos que se comparen esos diversos escalafones, que se discutan amplia y libremente, con representaciones genuinas de los trabajadores organizados y que se adopten, con la conformidad expresa y manifiesta de las partes interesadas, como ha ocurrido el personal de tracción.

Hemos acordado, en principio, a que se discuta ferrocarril por ferrocarril, para que no se vea en nosotros una resolución hermética y terminante, aceptando provisionalmente la teoría de las empresas, de que hay diferencias económicas y técnicas en la explotación de las diversas líneas, que se oponen a que se adopte una medida general para todas las compañías. Acordamos a que sea el personal de cada ferrocarril el que discuta el escalafón propio y pedimos que se nombren las comisiones mixtas, sabiendo que los sindicatos "responsables", adheridos a la Confraternidad ferroviaria.

Nuestros pedidos y nuestra actitud es lo más legalista y lo más formalista que puede pedirse. Además, no hay argumento serio en la falta de tiempo. Sólo hemos fijado plazo para la iniciación de las discusiones, sin fijar término ni duración a éstas. Falta tiempo ¿para qué? ¿Para que se nombren a delegados? Nosotros aseguramos a V. E. que las delegaciones obreras hubieran estado nombradas para el día 15, si las empresas hubieran contestado en el plazo marcado. En cuanto a la intervención del gobierno, está asegurada desde el primer día y creemos sinceramente que no precisa mucho tiempo de preparación, por cuanto nos consta que en las reparticiones respectivas ya hay un criterio formado y una orientación definida sobre estos asuntos. La representación de la empresa no exige grandes preparativos, sobre todo si se tiene en cuenta que el trabajo de ellas está adelantado, como lo hacen ver los escalafones ya preparados, a que aludimos más arriba. Lo que hace falta es que entren a discutir y eso es precisamente a lo que se niegan las empresas."

Pasemos al segundo punto. Confianza que debe merecer la Confraternidad ferroviaria. — Parece que las empresas quieren probar práctica, mente la fuerza de la organización federativa de los gremios ferroviarios, al argumentar en la forma que lo hace.

En una carta-presentación, cuya copia acompañamos para que V. E. tenga en cuenta la abundante material de información, expresábamos la forma en que se había constituido la Confraternidad ferroviaria y los anhelos y propósitos que la guiaban al iniciar sus relaciones con las empresas.

Explicábamos bien claramente que la constitución los sindicatos ferroviarios de tracción, La Fraternidad y los de tráfico y talleres, ex componentes de la Federación obrera ferrocarrilera.

El ingreso de La Fraternidad en la entidad federativa debería haber significado garantía de orden y de seriedad y un anuncio de que la táctica de lucha había cambiado, al menos en su aspecto ruidoso, si se quiere, para atender de lleno a las cuestiones prácticas, dentro de las normas correctas de la discusión serena y razonada. Las empresas no lo quieren comprender así...

Argumentaríamos hasta cansarnos sobre la importancia que significa el tener que tratar con entidades obreras serias y conscientes de su misión, como la Confraternidad Ferroviaria. Nos daría razón la práctica. Tan es cierto esto, que la moderna legislación obrera de todos los países se esfuerza en legalizar la situación de las entidades obreras, dándoles personería suficiente para hacer pesar la responsabilidad de sus actos, como lo han pretendido realizar en nuestro país diputados de varios grupos y hasta el mismo poder ejecutivo, en su proyecto que descansa olvidado en las carpetas de las comisiones del parlamento.

Para adquirir esa personería se pre-

Reunión plenaria

Por unanimidad la Junta Central y los cuerpos directivos de los sindicatos acuerdan el trabajo a reglamento.

El día 14 del corriente, obediendo a una convocatoria de la Junta Central, se reunieron en la secretaría de los sindicatos de Tráfico y Talleres los cuerpos directivos de los tres sindicatos, juntamente con la Junta.

El camarada Castelli hizo presente que el objeto de la reunión era el de fijar la actitud del gremio ante la actitud intransigente de las empresas. Expuso, además, con amplitud de detalles, las diversas gestiones realizadas.

El camarada Basanta completó los informes del presidente, dando lectura de diversas comunicaciones.

Terminada la parte informativa, inicióse de inmediato la discusión. En el curso de ésta se puso de manifiesto que entre los miembros de los tres sindicatos y la Junta Central existía una perfecta unidad de miras. Todos coincidieron en reconocer la necesidad de una acción enérgica, porque de otro modo la tolerancia se convertiría en debilidad.

Como los camaradas de los sindicatos manifestaron que el trabajo a reglamento sería medida más que suficiente para hacer donar a las empresas su intransigente actitud, el camarada Firpo propuso se adoptara dicha medida y que, a la vez, se facultara a la Junta Central para que fije la fecha de su aplicación (la que debe ser en el curso de este mes) y encargara a la misma comunicarla a las secciones las instrucciones necesarias para el mejor éxito de la lucha. Esta proposición fué aprobada por unanimidad.

En estos días las secciones recibirán las comunicaciones del caso con las instrucciones pertinentes.

En la misma reunión se estudió la situación creada en el Central Córdoba y en los ferry-boats — cuyo personal está aún sin reincorporar — y se adoptaron las resoluciones que se registran en lugar aparte.

Con verdadera satisfacción haremos constar que estas dos últimas resoluciones fueron adoptadas también por unanimidad.

La unidad — que muchos creían ya sólo en el papel — existe en los hechos. La lucha que se iniciará en breve ha de constituir la demostración definitiva del valor de la misma.

cisa, ante todo, dar a conocer la capacidad de organización suficiente como para discutir con serenidad las cuestiones que atañen a los gremios representados y tener conciencia de la propia capacidad para adoptar resoluciones que emerjan de cada situación especial.

La Confraternidad Ferroviaria, como entidad federativa, sabrá cumplir con sus deberes para con sus federados, para con el país y para con las mismas empresas que se niegan a reconocerla, porque es una fuerza consciente capaz y ordenada.

Y en esto no puede haber duda, por que el pacto solidario no es hijo de una improvisación; las entidades federadas saben perfectamente cuál es su misión y cuáles son sus deberes y los cumplirán cuando la Confraternidad ferroviaria lo concepte necesario, siempre en defensa de los ataques, bien a la descubierta, que contra ella pretenden llevar las empresas.

El cuento de los "agitadores profesionales" — Argumento efectista y de poca consistencia, que la Confraternidad ferroviaria, por el propio prestigio, se va a ver obligada a desvirtuar ante el país.

Saben perfectamente las empresas, como lo sabe el señor ministro, que en los sindicatos obreros y en particular en los sindicatos ferroviarios, no hay tales agitadores profesionales.

El gobierno no ha tenido nunca a menos tratar con los secretarios de las organizaciones obreras ni con sus comisiones directivas, porque no se ha dejado impresionar por las acusaciones que han hecho los capitalistas en todos los casos.

Nosotros no podemos tolerar que se pretenda hacer aparecer al gremio ferroviario como tutelado por dos o tres hombres cuyas inspiraciones se siguen ciegamente. Es un punto que de una vez por todas hay que dejar bien sentado. Una organización que la nueva, tra, que comprende en su seno a tan-

John,

En la discusión — que se efectuó días pasados en esta capital — se consiguió dar solución favorable a la mayoría de los asuntos de carácter local, entre los cuales figuran los siguientes:

1. Traslados a la sección Pergamino y a los puestos que ocupaban al ser despedidos de la empresa a raíz de la huelga de 1917, los compañeros Ricardo López, Nicolás Marcantonio y Francisco Schlavone.

2. Se estudiarán los casos en que compañeros hayan sido suspendidos, a los efectos de abonar el sueldo en caso de comprobarse no estar suficientemente justificada la suspensión.

3. A todos los compañeros de Pergamino se les concederá el horario de 3 horas diarias.

4. Todo personal superior, al revisar un tren de pasajeros, debe hacerlo del mismo modo que lo hacen los inspectores, es decir: recoger personalmente los boletos sin intervención del guarda.

5. A raíz del pedido de un sobre sueldo a los camaradas señalados que tengan a su cargo barreras en los pasos a nivel de mucho tráfico, la empresa resolvió que estudiará el medio de aliviar la situación de ese personal nombrando ayudantes para las horas de tráfico intenso.

Por otra parte, entre los asuntos solucionados por la comisión de Rosario, hay algunos de carácter general que también plantearon los compañeros de Pergamino, que, no citamos en esta síntesis crónica por razones de espacio.

De todos modos, podemos afirmar que los compañeros de la sección Pergamino han obtenido en esta oportunidad todo, un triunfo sobre la empresa, ya que si siquiera tuvieron que iniciar la lucha, ha bastado la sola amenaza de esgrimir la potente arma que hoy tienen en sus manos el gremio ferroviario para desasosiego de sus tiránicos explotadores: el obstruccionismo, o sea, la aplicación rigurosa del reglamento en todos los trabajos que debe realizar el personal, para que la empresa — otrora sorda — atendiera las reclamaciones.

Venado Tuerto

Los camaradas de esta sección también habían resuelto trabajar a reglamento como acto de solidaridad con los compañeros de Rosario y a la vez para exigir la reparación de algunas injusticias de que habían sido víctimas algunos de sus asociados.

Con este motivo, la superioridad de la empresa — siguiendo el procedimiento puesto en práctica con Rosario, Pergamino, etc. — solicitó una comisión con objeto de estudiar y resolver las dificultades.

En cumplimiento de esta misión, tres delegados de la sección bajaron a ésta, para entrevistarse con los representantes de la empresa. En dichas entrevistas los camaradas expusieron detalladamente sus reclamaciones y supieron evidenciar la justicia que les asistía, que los representantes de la empresa se vieron obligados a satisfacer casi todos los pedidos.

He ahí una prueba más del valor persuasivo del trabajo a reglamento. La actitud del Central Argentino pronto ha de ser imitada por las demás empresas, si el personal de éstas aprende a proceder como el de aquella.

En la división Córdoba

TRIUNFO DE LAS SECCIONES CORDOBA, VILLA MARIA Y RIO CUARTO

Como ya hemos dicho en varias ocasiones, el trabajo a reglamento, o sea, el obstruccionismo, es una de las armas que, bien esgrimidas, ha de dar notorios triunfos al gremio ferroviario, en su lucha contra la avaricia e injusticias que la clase capitalista comete diariamente con los obreros.

Cuando los compañeros ferroviarios sepan emplearla con inteligencia, indubitablemente, ha de servir para solucionar ventajosamente pequeños y grandes conflictos provocados por las empresas diariamente y a los cuales, en virtud de la transigencia de las mismas, sólo puede dar solución la fuerza inteligentemente organizada los trabajadores.

Además, este procedimiento, que tanto puede perjudicar los intereses capitalistas en exclusivo beneficio de los obreros, no ofrece a éstos ningún peligro, por la sencilla razón de que está amparado por las mismas leyes del estado capitalista; por esas mismas leyes que castigan a quienes se abstengan de cumplir.

Por lo demás, los hechos, que son siempre más elocuentes que las palabras, nos evitan de tener que hacer mayores consideraciones al respecto.

Por publicaciones hechas desde estas columnas, saben los compañeros ferroviarios que a raíz de infinidad de injusticias cometidas por los representantes del F. C. G. B. A. con su personal, éste, después de un congreso realizado al efecto, presentó un memorial al administrador de la empresa detallando los injustificados abusos de la superioridad, memorial que ni siquiera fue tomado en cuenta, pues, al decir del citado administrador, no podían rebajarse a discutir con sus obreros; saben también los compañeros que en vista de esta necia actitud de los representantes de la empresa, los obreros resolvieron trabajar a reglamento, y por ese medio consiguieron reparar todas las injusticias y satisfacción a las aspiraciones del momento.

Ese fue todo un triunfo, obtenido por la aplicación del trabajo a reglamento.

La empresa del Central Argentino, tan poco partidaria de la justicia como las demás empresas, en estos últimos días ha conocido también la eficacia de esta nueva arma para los ferroviarios de la Argentina, ante la cual tuvo que rendir su acostumbrada prepotencia y atender los pedidos justicieros formulados por una parte de sus obreros.

Este nuevo triunfo corresponde a los camaradas de las secciones Villa María, Río Cuarto y Córdoba, con cuyas comisiones mixtas tuvieron que discutir las condiciones impuestas por los obreros para la normalización del servicio, es decir, para que los compañeros volvieran a trabajar en la forma habitual.

Antes de la "normalización" del trabajo, los representantes de la empresa se comprometieron con las citadas secciones a readmitir a varios compañeros, algunos de ellos destituidos hace meses, a los cuales debe abonar varios meses de los no trabajados, y dar un sueldo equivalente al que tendrían en la actualidad con los aumentos acordados, si hubieran continuado trabajando.

Por otra parte, los representantes de la empresa se comprometieron a que, en lo sucesivo, toda comisión designada por nuestra organización para realizar cualquier gestión ante la superioridad de la empresa sería recibida por ésta sin oponer ninguna clase de dificultades, y tratarían con ellas todos los asuntos que por su intermedio planteara el personal.

Entre los compañeros que han vuelto al trabajo en virtud del buen resultado del obstruccionismo, figuran los siguientes:

Pedro Bonastre. — Este compañero, de la sección Villa María, fue destituido en el año 1919, bajo la falsa imputación de abandono de servicio.

Américo Ricci. — De la sección Río Cuarto, había sido exonerado en abril de 1920, por haberse defendido estando en servicio de una agresión de que pretendió hacerlo víctima un superior infatigable llamado Heredia. A este compañero se le abonó el sueldo intermedio por dos meses, como indemnización por el tiempo que estuvo cesante.

José Corráncico y Manuel Álvarez. — Estos camaradas, de la estación Dalmeida Vélez, habían sido exonerados por ajustarse a cumplir las disposiciones de la reglamentación de trabajo ferroviario.

Danuelo y Palazzo. — Estos compañeros, de la sección Córdoba, fueron destituidos porque se rehusaron a salir a efectuar trabajos por la línea, en virtud de que la empresa se negaba a abonarles el viático correspondiente.

Al tomar nuevamente servicio estos compañeros, se les abonará el sueldo desde su cesantía (primeros días de octubre) hasta el 29 del mismo mes.

El sueldo correspondiente desde esa fecha hasta que tomaron servicio no se les abonará por ahora, pero se someterá al arbitrio de la dirección general de ferrocarriles, en cuya discusión tomarán parte representantes del personal y de la empresa y comprometiéndose ésta a facilitar pases, etc., etc., a los delegados obreros.

Como se ve, el triunfo de los compañeros de las precitadas secciones fue completo, máxime si se tiene en cuenta que los obreros no se han expuesto a ningún peligro, desde que simplemente se limitaron a cumplir el reglamento general de ferrocarriles, que será en lo sucesivo el arma más temible en manos de los obreros ferroviarios.

Completando esta breve crónica, insertamos a continuación la circular especial que, con fecha 10 del corriente, los comités de estos sindicatos han pasado a todas las secciones del Central Córdoba.

Circular especial a las secciones del F. C. C.

Estimados camaradas:

A fin de que los militantes se interioricen de la gravedad del momento, más adelante transcribimos la nota que con esta fecha hemos pasado a la junta central de la Confraternidad. Como es del dominio de todos los camaradas — en virtud de la circular que os ha enviado la sección Buenos Aires — los componentes de la citada sección y Boulogne resolvieron trabajar a reglamento a partir del 10 del corriente, si con anterioridad la empresa no daba al último aumento retroactividad hasta el primero de septiembre.

Como la empresa no accedió al pedido, los compañeros pusieron en práctica su resolución.

Ahora bien; la dirección general de ferrocarriles — olvidando completamente su deber y desechando todo escrúpulo moral — hace intrometido en el conflicto, defendiendo descaradamente a la empresa. Lo que la empresa no se atreve a intentar, lo lleva a cabo la D. G. de FF. CC. Esta, con el fin evidente de quebrantar la acción de nuestros compañeros, ordenó a la empresa la destitución de varios guardas y cambistas que se ajustaban estrictamente a las disposiciones reglamentarias, y — no satisfecha con tan estúpidas medidas — la misma D. G. de FF. CC. ha resuelto someter a los compañeros aludidos a la justicia federal.

Entendemos que este procedimiento tan cruetinamente absurdo, no puede prosperar, por cuanto la ley favorece completamente a nuestros camaradas. Sin embargo, como la experiencia aconseja no confiar demasiado en la bondad de la ley ni de los jueces, éstos comités de la sección del sábado se abocaron a la consideración de esta situación, de acuerdo al pedido que en ese sentido habían formulado telegráficamente los camaradas de Tucumán y Frías.

Las conclusiones a que han arribado estos comités están consignadas en la nota siguiente, pasada a la Junta Central:

"A la Junta Central de la Confraternidad Ferroviaria. — Estimados camaradas:

Nos es grato llevar a vuestro conocimiento que estos comités, reunidos extraordinariamente el sábado ppdo., han tomado en consideración la situación creada en el F. C. C. C., a consecuencia del trabajo a reglamento que, desde el 10 del corriente, viene practicando el personal de la primera sección.

Y, considerando que la dirección general de ferrocarriles, apartándose completamente de su deber y violando con todo descaro las disposiciones legales, hace puesto incondicionalmente al servicio de dicha empresa, desde que en vez de velar por el cumplimiento de las disposiciones legales — como lo determina el artículo 71, inciso 1.º de la ley general — exonera y amenaza con procesar a los obreros y empleados que ajustan su actitud a dichas disposiciones, lo que constituye una arbitrariedad evidente, por cuanto la ley, en su artículo 80, considera culpable y castiga con pena de arresto y multa a los empleados que infrinjan las disposiciones, que consentan algo prohibido o declarado ilícito o que omitan algo contenido en ella.

Considerando, por último, que la actitud de la D. G. de FF. CC. constituye un atentado a los más sagrados derechos ya que, de aceptarse dicha tesis, el personal vería arrebatada una de sus armas más eficaces, los comités de tráfico y talleres, en salvaguarda de esos principios, han resuelto solicitar la intervención de esa Junta a los efectos de hacer respetar los derechos del personal, hoy en peligro por el draconiano proceder de los representantes de la legalidad.

A tal fin, estos comités declaran que están dispuestos a aplicar el trabajo a reglamento en todas las líneas del Central Córdoba, como asimismo en los demás ferrocarriles, y adoptar cualquier otra medida más enérgica que esa Junta llegara a estimar necesaria.

En espera de vuestra resolución, os saludamos cordialmente. — Por los comités, etc., etc."

Por lo que antecede, los camaradas verán que para extender el conflicto sólo falta la resolución de la Junta. Urge, pues, que en cada sección se adopten las medidas necesarias para el mejor éxito de la lucha. Por de pronto, convendría que cada sección significara al administrador general y al ministro su disposición.

No es posible tolerar la destitución de ningún compañero, y por lo tanto hay que exteriorizar la protesta contra

En el Central Córdoba

Las secciones Buenos Aires y Boulogne trabajan a reglamento desde el 10 de Enero

La actitud servil y atentadora de la Dirección General de Ferrocarriles complica el conflicto.

Meses atrás, los representantes del Central Córdoba, juntamente con los de otras empresas, se presentaron al ministro de obras públicas notificándole que, "espontáneamente", habían decidido mejorar las condiciones del personal. En esa ocasión manifestaron, además, los representantes aludidos, que las empresas habían resuelto distribuir entre su personal, en concepto de mejoras, la suma aproximada de veinte millones, mejor que, de acuerdo con las órdenes recibidas de los directores londinenses, harían efectivas a partir del primero de septiembre ppdo.

Con excepción del Central Córdoba, las empresas que concurrieron a la citada presentación — como algunas de las que no figuraron en ese acto — concedieron al personal el aumento anunciado, aun cuando su distribución, como es costumbre, originó algunas protestas por no haber sido hecha equitativamente.

En cambio, los señores administradores del Central Córdoba, alegando que la empresa había tenido cuantiosos perjuicios con la huelga de agosto — que ella provocó con su torpe intransigencia — no hicieron efectivo el aumento en la fecha anunciada. Como era natural que ocurriese, el personal vivió con desagrado ese procedimiento. Externizando ese sentimiento, en varias oportunidades delegaciones autorizadas por el personal solicitaron a la superioridad el cumplimiento de la promesa que la empresa había formulado públicamente.

Estas gestiones no dieron ningún resultado. La empresa, con todo cinismo, manifestaba que retardaría dichos aumentos el tiempo necesario para resarcirse de todos los perjuicios sufridos con la huelga de agosto.

Los componentes de las secciones Buenos Aires y Boulogne, viendo que las gestiones pacíficas no daban ningún resultado, resolvieron apelar a medios más persuasivos. En asambleas que tuvieron lugar en la segunda quincena de diciembre, se resolvió trabajar a reglamento a partir del 10 de enero, si con anterioridad la empresa no hubiera dado el aumento con la retroactividad debida.

Esta resolución fue comunicada a la empresa, pero los grandes señores que están a su frente, no modificaron su actitud. Permanecieron imperturbables, como quien nada tiene que hacer con las miserias de este mundo.

Llegado el 10 de enero, los camaradas de Buenos Aires y Boulogne, cumpliendo con su resolución, empezaron a trabajar a reglamento.

Como la empresa del Central Córdoba es una de las que menos se preocupan de la legalidad, resultó que hubo necesidad de suspender un sinnúmero de trenes por no reunir éstos las condiciones de seguridad que la ley y el reglamento general de ferrocarriles exigen. Algunos trenes, por esta causa, demostraron su salida durante varios días.

La empresa se ruboriza al punto de enviar de Buenos Aires a Tucumán, para el personal, empezó a suspender a éste, cooperando de este modo al propósito obstruccionista. Ya que al factor legal que hasta entonces era el único causante de la demora, se agregó bien pronto la falta de personal.

La dirección general de ferrocarriles intervino a su vez. Y lo hizo como en los peores tiempos del "nefasto régimen", tomando, descaradamente, la defensa de los intereses de la empresa.

La dirección general de ferrocarriles, según el artículo 71, inciso 1.º de la ley general, debe "velar por el cumplimiento de las leyes vigentes o que en adelante se dictaren relativas a ferrocarriles, como asimismo de sus reglamentos respectivos"; sin embargo, los funcionarios que están al frente, olvidando esa preceptiva han tenido la desfachatez de ordenar la destitución de los guardas que se habían rehusado a conducir trenes que no reunían las condiciones de seguridad que la ley exige.

En esa misma resolución, los señores de la dirección general de ferrocarriles — que por lo visto han perdido la noción de la realidad — piden que esos empleados, destituidos por su orden, sean sometidos a la justicia federal. Es decir, que en salvaguarda de los intereses de una empresa particular, la dirección general de ferrocarriles olvida el olmo de lo absurdo — es realmente castigar a los que en cumplimiento de su deber, exigen de esa empresa el respeto a la ley.

El gremio ferroviario que hoy tiene una noción exacta de sus deberes y derechos, no está dispuesto a tolerar tamaña atentado. La dirección general de ferrocarriles que en su afán de complacer a las empresas ha olvidado esta situación, tendrá que volver sobre sus pasos. El personal ferroviario — por numerosos que sean los obstáculos que tenga que vencer — sabrá imponer el respeto de sus derechos, y los compañeros injustamente exonerados han de ser repuestos en sus funciones y remunerados de todos los perjuicios. Esto es lo que corresponde y lo que se impone.

regimen burgués. — Sindicato Obreros Unidos (Exaltación de la Cruz).

Invitar a los partidos socialistas que se encuentran en un plano de acción antiparlamentario y antistatal y se inspiren en la lucha de clases, con el fin de llegar a un acuerdo para encargar la acción en su aspecto económico y social.

Sindicato Obreros Sastres y Costureros (Barralcar).

Que la F. O. R. A. formalice una entente con el partido socialista por ser éste el único partido de clase organizado por fuerzas obreras. — Sindicato Conductores de Carros (Bahía Blanca).

Que la F. O. R. A., con exclusión de toda cuestión política, apoye al partido socialista cuando éste solicite su concurso. — Sociedad Obreros en Madera en General (Bahía Blanca).

GRUPOS EXTRASINDICALES

Que la F. O. R. A. promueva la creación de grupos comunistas entre los sindicatos, a los efectos de la propaganda entre las masas. — Sindicato Obreros Unidos (Exaltación de la Cruz).

FEDERACION SINDICAL INTERNACIONAL

La F. O. R. A. mantendrá su adhesión a la Federación Sindical Internacional, en la medida en que el Sindicato Obrero Oficios Varios (Villa Mercedes).

TERCERA INTERNACIONAL

La F. O. R. A. se adherirá a la Tercera Internacional, con sede en Moscú, y se separará de hecho de la Federación Sindical, con sede en Amsterdam. — Sindicatos Obreros Unidos (Exaltación de la Cruz); Cosmopolita de Trabajadores (Villa Maipú); Obrero Cosmopolita (Quemú Quemú); Obreros Sastres, Costureros y Anexos (Barralcar); Obreros Estibadores (Rojas).

Que la F. O. R. A. solicite de la Internacional de Moscú la convocatoria de un congreso de todas las centrales obreras del mundo. — Centro C. de Trabajadores, (Villa Maipú).

REFORMA A LA CARTA ORGANICA

Composición del Consejo Federal

Los miembros del Consejo Federal no podrán ser candidatos a ninguna función política, ni a ninguna candidatura política, ni a ninguna función pública, ni a ninguna función de su cargo en el Consejo Federal. — Sociedad Tormeros en Madera (Capital).

El secretario de la F. O. R. A. no podrá permanecer en ese cargo más de un período, cuando sin acuerdo de la asamblea, después de transcurrido otro. — Sociedad Tormeros en Madera (Capital).

Los miembros del Consejo Federal que por razones de sus ocupaciones perciban sueldos de la F. O. R. A. no tendrán los sueldos a votar en los debates del Consejo. — Sociedad Tormeros en Madera (Capital).

Los miembros del Consejo Federal no podrán ser empleados a sueldo del mismo; aceptar un cargo de esta índole implicará la renuncia de los miembros del Consejo Federal. Los puestos que para la buena marcha de la institución es necesario crear, como así también para la dirección del período, serán ocupados por obreros federados. — Sindicato Obreros Sastres, Costureros y Anexos (Barralcar); Sindicato Ferroviario Tráfico (Tucumán, F. C. C. A.).

PERIODICO OFICIAL

Comisión de Prensa

Independientemente del Consejo Federal, el Congreso designará un Comité de Prensa, compuesto de cinco miembros, el que tendrá a su cargo la redacción y administración del órgano oficial. — Sindicato Ferroviario Tráfico (Tucumán, F. C. C. A.).

Agentes y Corresponsales

En las ciudades, pueblos o provincias donde hubiere constituidas federaciones locales o provinciales correrán a cargo de sus comités la designación de agente y corresponsal del periódico. Donde no existieran estos organismos, la designación correrá por cuenta de la F. O. R. A. — Sindicato Ferroviario Tráfico (Tucumán, F. C. C. A.).

AUMENTO DE LA CUOTA FEDERAL

Elevación de la cuota mensual de diez centavos por afiliado cotizante, debiendo destinarse de esa suma cinco centavos para gastos de propaganda. — Federación Obrera Local (Paraná).

Que la F. O. R. A. aumente la cuota federal a diez centavos, destinándose cinco para gastos de administración y cinco para crear un fondo de reserva para los casos de huelgas y gastos que consisten en el envío de delegados de la Federación O. R. A. — Centro Obreros Estibadores (Bartolomé Mitre).

Elevarse la cuota federal a diez centavos por cotizante, con objeto de crear un fondo para los siguientes fines:

a) Sustener un delegado en cada provincia que tenga un mínimo de 5.000 cotizantes de la F. O. R. A.

b) Este delegado fijará su residencia en una localidad de la provincia para la cual haya sido designado, a fin de mantener las relaciones entre los sindicatos, realizar permanentemente giras de propaganda por las provincias y medios en la solución de los conflictos que ocasionen importancia requiera su presencia; y propender a la organización de nuevos sindicatos.

c) En tanto que grandes movimientos obreros no requieran su atención, el delegado deberá recorrer un giro de propaganda al menos una vez al mes, las distintas localidades.

d) A los efectos del control, el delegado deberá estar en la ciudad de la F. O. R. A. Provincial, si la hubiera; y en caso contrario, del Consejo Federal.

e) La F. O. R. A. le abonará un sueldo que mantenga relación con las necesidades de la vida ordinaria, lo que deberá ser a cargo de los sindicatos de una localidad a otra. Los sindicatos sólo correrán con los gastos de estado del delegado en su localidad respectiva. — Sindicato Conductores de Carros (General Lavalle).

En tanto dure la carestía del papel, los sindicatos abonarán, además de la cuota de cinco centavos por cotizante, una adicional de tres centavos, a fin de que pueda cumplirse el artículo 58 de la Carta Orgánica. — Sindicato Oficios Varios (Villa Mercedes).

CARNET FEDERAL UNICO

Establecimiento del carnet único para todos los obreros federados. — Unión Obrera de las Canteras (Baker); Sindicato Obrero Oficios Varios (Sastro).

ESTAMPILLA FEDERAL

La F. O. R. A. adoptará una estampilla única, la cual será suministrada por el Consejo Federal a los sindicatos en cantidades correspondientes a sus asociados. Esta estampilla tendrá inscripta la cantidad que cada congreso de la F. O. R. A. fijó a la cuota federal. — Sindicato Obrero Oficios Varios (Sastro).

CAJA DE SOLIDARIDAD

La F. O. R. A. instituirá una caja de solidaridad, creada con una cuota especial y obligatoria que abonarán todos los sindicatos federados con objeto de socorrer huelguistas. Para administrar esta caja se designará una comisión especial. — Unión Obrera de las Canteras (Baker).

COMITE DE DEFENSA Y AYUDA AL CONSCRIPTO

Con objeto de mantener una constante propaganda antimilitarista se creará un comité de defensa y ayuda al conscripto. — Sindicato Ferroviario Talleres (Talleres, F. C. S.).

ORGANIZACION INTERNA DE LA F. O. R. A.

Modificación del actual sistema de organización de la F. O. R. A. por tres federaciones: de Industria, Transporte y Agricultura, unidas por un cuerpo central representativo de las tres partes. — Sindicato Ferroviario Talleres (Talleres, F. C. S.).

UNIDAD OBRERA

Con objeto de formar el frente único del proletariado organizado sindicalmente se creará una comisión mixta que abanderará la D. G. de FF. CC. Los turnos imperialistas y dictatorialistas.

Federación Obrera Regional Argentina

XI CONGRESO

El día 29 del corriente, en el teatro Argentino de La Plata, se inauguraron las sesiones del XI Congreso de la Federación Obrera Regional Argentina.

En ese congreso han de ventilarse una vez los problemas de táctica y de orientación. Pero, digan lo que quieran los noticiosos entusiastas, nosotros pensamos que si no se quiere llevar a la organización a un precipicio, el congreso debe confirmar su actual orientación. Introducir en el seno de los sindicatos obreros las disidencias que convulsionan a los partidos políticos, es un grave error que conduciría a la organización a su total aniquilamiento.

Por otra parte, debe tenerse muy en cuenta que el poder de la organización, más que en ninguna otra calidad reside en su número. Se comprende que el la organización se embandera con una doctrina o se alia con un partido, en cada gremio habrá tantos sindicatos como doctrinas profesen sus componentes o con cuantos partidos simpatizan.

Y dividir los sindicatos obreros equivale prácticamente a su anulación. Por estas consideraciones de tan fácil evidencia, esperamos que los delegados al XI congreso sabrán desechas las peligrosas innovaciones que algunos entusiastas inexpertos quisieran introducir, con el solo objeto de cumplir con ciertas indicaciones de hombres, bajo cierto aspecto muy meritorio, pero que jamás tuvieron oportunidad de vivir la vida sindical.

La F. O. R. A., a nuestro juicio, debe continuar por el amplio sendero que se trazó en su IX Congreso, que es lo que le ha permitido alcanzar el progreso que ponen en evidencia la memoria y balance, que nos sugieren estos breves comentarios.

La labor de la F. O. R. A. ha sido vasta y compleja. Sus militantes han tenido que afrontar un sinnúmero de dificultades, la mayor parte propia del ambiente y algunas artificialmente creadas por adversarios poco escrupulosos.

Sin embargo, los que han trabajado sinceramente en pro del engrandecimiento de la F. O. R. A., pueden estar satisfechos y orgullosos de los resultados alcanzados.

Hasta 1915 — fecha del histórico congreso que libertó a la F. O. R. A. del tutelaje de los periodistas anarquistas — la entidad central de los trabajadores tenía una personalidad borrosa, se ignoraba su fuerza real y su marcha administrativa deficiente en extremo. Recordérase que en dicho congreso, el Consejo Federal — el mismo que pocos días más tarde se alzó contra las resoluciones del congreso — no presentó informe ni balance alguno.

En la imposibilidad material de ofrecer un resumen de la Memoria del Consejo Federal — cosa que, por otra parte, es innecesaria, ya que los compañeros habrán tenido oportunidad de leerlo en "La Organización Obrera" núm. 161-62, correspondiente al 15 de diciembre —, nos limitamos a publicar el pequeño cuadro de los cotizantes, cuyas cifras dicen al lector inteligente, mucho más que cualquier comentario. He aquí la evidencia del progreso de la F. O. R. A. fruto de la labor constante y tesonera de sus militantes:

Cuadro demostrativo del progreso de los efectivos de la F. O. R. A. desde el IX al XI Congreso.

(MAYO DE 1915 A NOVIEMBRE DE 1920)

Año Meses Total de Promedio

1915 Mayo a diciembre 21.332 2.666 1/2

1916 Enero a diciembre 41.124 5.140

1917 Idem 158.796 19.849

1918 Idem 428.713 53.589

1919 Idem 476.203 59.525

1920 Enero a noviembre 749.513 93.689

ORDEN DEL DIA

I. Apertura del Congreso.

II. Nomenclatura de la mesa.

III. Reglamento de discusión.

IV. Designación de comisiones.

V. Memoria del Consejo.

VI. Orientación de la F. O. R. A.

VII. Relaciones internacionales.

VIII. Unidad Obrera.

IX. Carta Orgánica.

X. Acción de la F. O. R. A.

XI. Elección del C. F.

XII. Asuntos Varios.

XIII. Clausura del Congreso.

En los capítulos V, VI, VII, VIII, IX, X y XII se hallan comprendidas las distintas proposiciones formuladas por los sindicatos y Consejo Federal.

Proposiciones formuladas por los sindicatos

PRESENCIA

Que la F. O. R. A. continúe manteniendo su absoluta independencia y autonomía frente a todas las ideologías y tendencias que se manifiestan en el orden nacional como internacional. — Sindicato Oficios Varios (Villa Mercedes, S. Luis).

COLABORACION CON LOS PARTIDOS

La F. O. R. A. aceptará o solicitará de la sección socialista de la tercera internacional y demás organizaciones sindicales su colaboración a los efectos de establecer una entente para combatir, en un frente único, en pro de la supresión del

el draconiano proceder de la D. G. de FF. CC.

Fraternamente os saludan, por los Comités Centrales. — R. Kogan, secretario general Talleres. — Fco. Rosanova, secretario general Tráfico.

Resolución de la Confraternidad

Reincorporación del personal de los ferry-boats

En la reunión plenaria del 14 de diciembre, el camarada presidente de la Junta Central, hizo conocer las gestiones realizadas en pro de la reincorporación del personal de los ferry-boats, suplantados a raíz de una resolución del ministro de obras públicas, gestiones que hasta el momento no habían dado ningún resultado concreto.

En vista de que no obstante las reiteradas promesas, ese personal continúa sin ser reincorporado, se resolvió, por unanimidad, hacer efectiva la solidaridad que, en principio, había sido aprobada en una reunión anterior. Se ha convenido, además, que la efectividad de la solidaridad, el personal de los ferrocarriles Central Buenos Aires, Entre Ríos y Nordeste Argentino, lo llevará a cabo en la misma fecha que lleve la Junta Central para iniciar el trabajo reglamentario.

La Junta Central comunicará esta resolución a quien corresponde, y si a la fecha indicada los valientes marítimos no han sido reincorporados, el personal ferroviario no utilizará los ferries, es decir, que los trenes del Entrerriano y Nordeste pararán en Ityru y los del Central Buenos Aires en Zárate.

Esta resolución se imponía, ya que esa situación anormal venía prolongándose demasiado. Los trabajadores consumidores, por otra parte, no deben ser suplantados por personal de la armada. Cuando un gobierno procede así, pierde su dignidad de tal, puesto que se convierte en servidor exclusivo del capitalismo.

El ministro de obras públicas, debe reconocer el error, dejando sin efecto su anterior resolución, ya que ella, aparte de la injusticia que encierra, sólo beneficia a una empresa particular y a unos cuantos ladrones y sin conciencia, que pretenden manchar la dignidad obrera.

Si esto no se corrige, los ferroviarios sabremos cumplir con un deber solidario.

Sindicatos Ferroviarios de Tráfico y Talleres

Ultima circular a las secciones

Buenos Aires, enero 7 de 1921.

Camarada secretario de la sección. Estimado camarada:

Nos es grato remitirte la adjunta circular de la Junta Central, a fin de que los asociados se enteren del estado de las gestiones en pro del escalafón.

Con tal fin le recomendamos de convocar a las reuniones de la mayor brevedad para dar a conocer a los asociados la susodicha circular. Las resoluciones que pudieran adoptar al respecto deben ser comunicadas sin demora.

Nómina de socios. — Las secciones que aun no han remitido la nómina de los socios a los efectos de la nueva matriculación, deben apresurarse a enviarla. Para la confección de dicha nómina debe utilizarse la fórmula 2, conforme a las indicaciones que la misma contiene.

Puntualidad en las cotizaciones. — Por la circular de la Junta Central, los compañeros podrán ver que, no obstante el espíritu de transparencia que la misma revela, aun no ha desaparecido la eventualidad de una lucha. Por tal motivo, debemos todos prepararnos a fin de que, si la lucha se hace inevitable, podamos afrontarla con seguridad de éxito. Es sabido que en caso de conflicto, los comités están obligados a afrontar grandes gastos. En las luchas pasadas hubo que recurrir a las organizaciones hermanas, como ser la marítima y otras para hacer frente a los gastos extraordinarios. La organización ferroviaria — cuyo progreso es cada día más acentuado — está en condiciones de afrontar el aspecto financiero de la lucha sin necesidad de sacrificios ni desembolsos extraordinarios. Basta y sobra con que los asociados se pongan al día con sus cotizaciones, y que hagan lo propio las secciones en lo que respecta a los comités.

Y en este sentido exhortamos a los compañeros.

La situación especial por que atravesamos es de las que no admiten vacilaciones. Esperamos, en consecuencia, que nadie se substraiga al cumplimiento del deber que esta hora grave impone.

Por los comités, se saludan cordialmente. R. Kogan, secretario general Talleres. — F. Rosanova, secretario Tráfico.

La situación especial por que atravesamos es de las que no admiten vacilaciones.

Esperamos, en consecuencia, que nadie se substraiga al cumplimiento del deber que esta hora grave impone.

Por los comités, se saludan cordialmente. R. Kogan, secretario general Talleres. — F. Rosanova, secretario Tráfico.

Esperamos, en consecuencia, que nadie se substraiga al cumplimiento del deber que esta hora grave impone.

Por los comités, se saludan cordialmente. R. Kogan, secretario general Talleres. — F. Rosanova, secretario Tráfico.

Esperamos, en consecuencia, que nadie se substraiga al cumplimiento del deber que esta hora grave impone.

Por los comités, se saludan cordialmente. R. Kogan, secretario general Talleres. — F. Rosanova, secretario Tráfico.

Esperamos, en consecuencia, que nadie se substraiga al cumplimiento del deber que esta hora grave impone.

Por los comités, se saludan cordialmente. R. Kogan, secretario general Talleres. — F. Rosanova, secretario Tráfico.

Esperamos, en consecuencia, que nadie se substraiga al cumplimiento del deber que esta hora grave impone.

Por los comités, se saludan cordialmente. R. Kogan, secretario general Talleres. — F. Rosanova, secretario Tráfico.

Esperamos, en consecuencia, que nadie se substraiga al cumplimiento del deber que esta hora grave impone.

Por los comités, se saludan cordialmente. R. Kogan, secretario general Talleres. — F. Rosanova, secretario Tráfico.

Esperamos, en consecuencia, que nadie se substraiga al cumplimiento del deber que esta hora grave impone.

Por los comités, se saludan cordialmente. R. Kogan, secretario general Talleres. — F. Rosanova, secretario Tráfico.

Esperamos, en consecuencia, que nadie se substraiga al cumplimiento del deber que esta hora grave impone.

Por los comités, se saludan cordialmente. R. Kogan, secretario general Talleres. — F. Rosanova, secretario Tráfico.

Esperamos, en consecuencia, que nadie se substraiga al cumplimiento del deber que esta hora grave impone.

Por los comités, se saludan cordialmente. R. Kogan, secretario general Talleres. — F. Rosanova, secretario Tráfico.

Esperamos, en consecuencia, que nadie se substraiga al cumplimiento del deber que esta hora grave impone.

Por los comités, se saludan cordialmente. R. Kogan, secretario general Talleres. — F. Rosanova, secretario Tráfico.

Aumento. — Se resuelve aumentar 10 pesos al sueldo del compañero Hermenegildo Villalba.

Orador. — La sección Victoria pide un compañero para que haga uso de la palabra en la asamblea del 23 del corriente. Se designa a los camaradas Carriñi y Baileo.

Huelga de Frías. — Los secretarios informan que a raíz de que los auxiliares de la estación Frías se negaron a hacer trabajo de pesadores de vagones, la superioridad de la misma los suspendió. Agregan que se le encomendó a Villa para que conjuntamente con una comisión de la sección Buenos Aires, se entrevistara con el administrador del Central Córdoba, quien manifestó no conocer el asunto, pero que había ordenado se dejara sin efecto la suspensión y que el al estudiar el asunto, comprobaba que el personal tiene razón, se le abonará los días de suspensión y se le arreglará el servicio.

Sin embargo, manifiesta el secretario que se había recibido un telegrama de Frías en el que dicen los compañeros que la superioridad está mistificando los hechos, pues ya hizo reemplazar al personal suspendido, y que en vista de que la administración no contesta, como señal de protesta hicieron efectivo el paro. Por otra parte, las secciones Tucumán, Lamadrid y Concepción piden instrucciones.

Por último informa que la sección Buenos Aires se ha dirigido a todas las secciones del C. C. proponiéndoles el trabajo a reglamento en solidaridad con Frías.

Se acuerda informar del conflicto de Frías a la Junta Central.

Empleados de administración. — El secretario da lectura de una nota de fecha 3 del corriente, en la que piden estos compañeros que se rectifique la resolución de los comités, para que les permita constituir la sección Empleados (F. C. C. G.). Sobre el mismo asunto se lee la nota número 260 de la Junta, en la que pide que los comités autoricen una subsección de empleados.

Después de breve debate, se resuelve mantener la resolución anterior.

Reunión próxima. — Hurlado propone que la próxima reunión de los comités se efectúe a las 13, a fin de desahogar todos los asuntos pendientes. Se aprueba.

Delegación al Congreso de Talleres. — Se designa a los camaradas Hurlado, Bodetto y Callegari para que representen al comité en el Congreso de Talleres.

SESION DEL 26 DE NOVIEMBRE

Presidentes: 20 miembros

Presidencia delegada al Congreso. — Un telegrama de Paraná (Tráfico) comunicando que la empresa aun no concedió permiso al delegado al próximo Congreso.

Se resuelve indicarle que insista, y si de esta manera no obtiene resultado, que baje igual, dejando constancia por escrito.

Local. — Se resuelve alquilar el salón Concordia para las sesiones del Congreso de Tráfico.

Delegación al Congreso de Tráfico. — Se designa a los camaradas Villa, Antonehí y Baileo para que representen al comité en el Congreso de Tráfico.

Tranviarios del Sud. — A pedido de esta sección, se resuelve declarar que pueden mandar delegado en carácter informativo, a los congresos de Talleres y Tráfico.

Yuseto de escalafón. — Los secretarios creen conveniente se diera lectura de los escalafones de Talleres y Tráfico a fin de que los miembros estuvieran al tanto de su contenido e hicieran las observaciones que creyeran convenientes. Así se hace, y salvo ligeras observaciones se aprueban las disposiciones de orden general.

Villa y Callegari dan lectura a los proyectos de modificaciones por la comisión de coordinación y explican las dificultades con que tropezaron debido a las múltiples categorías. Se aprueba el despacho de la comisión.

Meridiano V. y Midland. — Se lee la nota número 292 de la Junta Central, en la que transcribe las modificaciones hechas por la misma al escalafón confeccionado por las asambleas de delegados de los ferrocarriles Midland y Meridiano V., y pide las consideren los comités. Se resuelve no hacer lugar a este pedido, por entender que los comités no están autorizados para aceptar o rechazar las modificaciones hechas por la Junta.

Ferry-boats. — El secretario informa que a indicación de la F. O. Marítima, el C. F. de la F. O. R. A. ha convocado una reunión especial de los cuerpos directivos de la Marítima, a estos comités, a la Junta Central y C. D. del Sindicato de Tráfico, para el día 28. De acuerdo a una una indicación, se resuelve que esa reunión se lleve a cabo en el local social.

Solución de la huelga de Frías. — Se lee un telegrama comunicando que los compañeros de la sección Frías han reivindicado sus derechos.

Dirección general de ferrocarriles. — La secretaria informa que a raíz de la circular núm. 6, don se hacen conocer ciertas manifestaciones hechas por el señor Fudra a los camaradas Kogan y Benvenuto — que era la confirmación de lo aparecido en algunos diarios — parece ser que se ha molestado ese señor, pues con motivo de una pregunta que le hiciera Benvenuto, éste se negó y le manifestó que no lo atendería más por motivo de la citada circular.

Se nombra una comisión de cuatro compañeros para que se entrevisten con ese señor y se reclame una explicación categórica.

Trabajo a reglamento. — Se lee la nota número 213 de la Junta Central, en la que informa haberse dirigido al Sindicato de Tracción planteándole el asunto. Se toma nota.

Rosario C. C. — Se da lectura de varias notas de esta sección para que se le autorice llevar a cabo un congreso de ferrocarril, como asimismo una circular en ese sentido.

Se resuelve indicarle se ajuste a las instrucciones pasadas por los comités al respecto.

Exoneración. — Una nota informando que el compañero secretario de la sección Ingeniero White ha sido exonerado de su puesto por haber faltado a su servicio.

Se nombra una comisión de cuatro miembros para que, una vez obtenida una más amplia información, se entreviste con el gerente de la empresa, para exigir su readmisión.

Mercado Central de Frutos. — Una circular solicitando ayuda. Se resuelve donarle 100 pesos.

Sociedad Nequén. — Una nota de Ingeniero White pidiendo no se autorice la constitución de la sección Nequén.

Después de breve debate se resuelve acceder al pedido de los compañeros de Nequén para constituirse en sección.

Motoristas de la Cia. Lazorra. — Una nota solicitando el ingreso a la Contratendencia. Se resuelve pasar este pedido a la Junta, y mientras tanto cooperar a su organización.

Condonaciones. — Buenos Aires Oeste solicita se le condone la deuda que tiene pendiente. Se acuerda pedirle una copia del último balance.

Book Fair. — Pide condonación de la deuda atrasada. Se resuelve en igual forma que en el caso anterior.

Concepción. — Esta sección ha remitido el balance solicitado a los efectos de una donación que pide. Se resuelve pasarlo a consideración de los tesoreros.

Empleados de administración. — Una nota de un comité de empleados que solicita la cooperación al fin de iniciar una campaña para organizar a los empleados de administración.

Se resuelve indicarle que, previamente, ese comité debe estar constituido por delegados nombrados del seno de las secciones cabeceras.

Útiles gratis. — Tablada solicita se le condone el importe de los útiles de la secretaria que se le enviaron. Se resuelve favorablemente. Se acuerda, también, dar gratis a las secciones al constituirse, un libro de caja, una de actas, un block paper y cincuenta sobres.

Trabajo a reglamento. — Secretaría informa que desde el día 12 del actual, la sección Villa María está trabajando a reglamento y que la sección Rosario manifestaba estar dispuesta a prestar solidaridad a aquella sección, incluyendo sus asuntos en el peticionario de ésta.

Se acuerda indicar a Rosario que, oportunamente, se le darán instrucciones.

Exoneración. — Una nota de Buenos Aires Pacifico, dando cuenta de la destitución de un telegrafista por viajar sin boleto. Se resuelve indicarle nosoren ante todo, una comisión para que presente ante la superioridad local la readmisión.

Secciones nuevas. — El secretario informa haberse constituido las secciones de Gualeguay y C. Suárez. Se aprueba.

Bahía Blanca. — Pide se solicite a la Caja de Jubilaciones no descuente el medio mes de sueldo a aquellos obreros a quienes ya le ha sido descontado en otra oportunidad. Se pasa a la Junta Central.

San Francisco. — El secretario informa que esta sección comunica que la superioridad se niega a nombrar una comisión para que investigue el asunto Santillán.

Hora de las reuniones de los comités. — Se resuelve que el primer y tercer miércoles de cada mes se efectúen a las 20 horas, y el segundo y cuarto miércoles a las 18 horas.

Traspaso de firma. — Se acuerda que el dinero depositado en el banco figure a nombre de los secretarios y tesoreros.

EL SABOTAJE

¿Qué es el sabotaje? Una forma de lucha obrera diferente a la huelga. La huelga es la lucha realizada fuera del taller, suspendiendo el trabajo. El sabotaje es la lucha realizada durante el trabajo, en el mismo taller. Y consiste en realizar el trabajo en tal forma que rinda poco provecho al patrón. El más mínimo posible. A un patrón recalcitrante se le aplica el sabotaje, a uno que paga salarios ínfimos, también. En uno como en otro caso, el obrero, no pudiendo o no queriendo hacer huelga, sigue trabajando, pero mal — o muy bien — pero lentamente.

Los medios de sabotaje son numerosos y variados; numerosos, porque cada modo de producción tiene condiciones diferentes; variados, porque las condiciones cambian de forma y de carácter en la aplicación. Es en esa variedad que reside la dificultad de aplicación.

En efecto, no hay aplicación sino cuando un obrero, una parte o la totalidad del personal, decide — frente a la resistencia del patrón o por una agravación de las condiciones del trabajo — no trabajar más como hasta ese entonces, mientras dure la resistencia o se prolongue la agravación. Los casos de sabotaje en esa forma no son muy frecuentes. La razón reside en la dificultad de su aplicación, puesto que el sabotaje exige de parte del obrero una conciencia clara, una tenacidad extrema y una perseverancia calculada. El sabotaje no es como la huelga, la manifestación de un gesto de cólera espontánea, entusiasta, sino la expresión de una voluntad reflexiva que deliberadamente detiene la marcha regular del trabajo, guiado por la preocupación de crear al patrón una situación difícil, cuya terminación es la capitulación o la ruina.

No puede haber sabotaje, sino cuando después de haberlo decidido se ha cambiado la manera de ejecutar el trabajo. En efecto, el terraplenista que se habilita a sacar poca tierra, transportar poco y cargarla lentamente, en realidad no hace sabotaje, porque trabaja pesadamente, siendo ese su modo habitual. Su acción no es la de luchador, puesto que es un costumbre, frente a la cual los patrones han tomado sus medidas, de tal suerte que el cliente es quien paga. Pues bien; el sabotaje no tiene por objeto perjudicar al cliente, sino al patrón. Pero si el terraplenista decide — mientras el patrón no cede — trabajar lentamente, de una manera distinta a la habitual, entonces hace sabotaje. Se comprende que una vez que el patrón haya cedido, el trabajador volverá a realizar de una manera normal su tarea. Y practicado en esta forma — como lo atestiguan muchos casos — el sabotaje es un arma obrera. No siéndolo más que en estos casos.

Son pocos los obreros que no trabajan perezosamente o con indiferencia. Aguzan su imaginación para inventar modos o maneras que le permitan trabajar poco, haciéndolos reflexiones como ésta: trabajo demasiado por lo que me pagan y el patrón gana mucho. Los efectos de esta manera de pensar los sentimos todos, influyéndolos aun de una manera inconsciente, hasta tal punto que nadie se escapa. Es ridículo dignarse, cuando alguien constata que el sabotaje es inherente a la sociedad capitalista, puesto que ella lo crea, lo desarrolla, y cuando en su mismo seno sólo se alcanza la fortuna — en la industria y en el comercio — haciendo un sabotaje en perjuicio del consumidor y del cliente. Contra este sabotaje — que es la característica de la producción capitalista — nadie se irrita; la ley lo protege y lo recomienda, y a sus beneficiarios rinde honores y riquezas. Hemos dicho que los casos de sabotaje

consciente son poco numerosos. Y es por esto mismo que vamos a indicar algunos.

En la panadería, el obrero que hace pan de primera o especial no pesa exactamente la masa, y para un pan de 500 gramos pone tanta masa para que resulte uno de 450. Esta forma realiza un sabotaje al consumidor. Pero si hace de manera que resulte un pan de 500 o 520 gramos también hace sabotaje, pero esta vez contra el patrón. También hace un sabotaje si hace coque bien, de modo que la masa pierda peso y el pan resulte liviano. Esto asegura al cliente un producto sano y de peso normal.

El dependiente de una casa de comercio — a quien el patrón ha impuesto un sistema especial de comedidas para el despacho de géneros o comestibles — realiza sabotaje cuando, apartándose de esas prácticas, da la medida justa al cliente. Todo el mundo sabe que el "buen" dependiente es para el patrón aquel que tiene manos ágiles, que sabe dosificar el género sobre la medida, dando 95 centímetros por un metro, o entregando 900 gramos por un kilo.

El obrero que perfecciona un trabajo

y pasa mucho tiempo en su realización, hace sabotaje.

Reptilismo, para terminar, que el sabotaje obrero es poco aplicado. Que los patrones se tranquilicen por ahora. El cliente sufre más por el sabotaje patronal que el patrón por el sabotaje obrero.

El sindicalismo tiende a organizar el sabotaje, a hacerlo consciente, transformándolo de sistema de pereza y de indiferencia — como es hoy — en una manera de trabajar. Pocas veces se hace. Y si se quiere conocer un ejemplo de sabotaje inteligentemente aplicado es necesario recurrir a los magistrados. Basta observar cómo la ley que limita los derechos del clero se aplica con muy poco rigor. Por acuerdo tácito, los jueces castigan de una manera que más bien incita más a los delitos cometidos. Esto sucede porque la ley no les gusta. Le aplican mal; la desnaturalizan por que quieren corregir los defectos de una manera deliberada, querida y calculada.

Cuando la clase obrera lleve ese espíritu a las luchas, nada le podrá resistir.

¿Cuándo lo hará? Victor GRIFFUELHES.

Movimiento e Informes Seccionales

Los asuntos graves a que el gremio está abocado sobre lo cual hemos creído conveniente dar una amplia información — nos obligan a postergar la publicación de muchas crónicas seccionales. Las secciones y correspondientes que no vean sus crónicas en este número, ya saben a qué obedecemos su postergación, y, por lo mismo, esperamos que sabrán justificar nuestra actitud.

EN EL MERIDIANO VO.

INTENSA AGITACION PROVOCADA POR INJUSTICIAS DE LA SUPERIORIDAD — VOTO GENERAL PARA LA DECLARACION DE LA HUELGA

Sabido es que debido al descarado atropello que contra un destacado grupo de militantes de la sección, llevada a cabo por la superioridad de la empresa, se manifiesta mala voluntad para solucionar de acuerdo con las aspiraciones obreras, el malestar reinante entre los trabajadores del ferrocarril se acentuó notablemente. La informalidad de la empresa se hace más patente y manifiesta cada día que pasa. Para no satisfacer el justo pedido de los obreros, que unido a los subterfugios que desmoran de un modo irreparable la famosa autoridad de que se muestran tan celosos partidarios cuando ella sirve para realizar y cubrir sus actos arbitrarios. Para los atropellos y golpes de mano dados a la organización, a la que se trata de herir en los militantes más activos y progresados, hay una autoridad diligente y sin escrúpulos que los ejecuta con la habitual premeditación y alevosía; para la reparación de esas injusticias solicitadas insistentemente por los trabajadores, por el Comité Central del Sindicato agredido, por la Junta Central de la Contratendencia Ferroviaria que han tratado por todos los medios de solucionar el conflicto del modo más razonable, para esto no hay con quien tratar. El camino está cerrado constantemente por la chispa y los procedimientos dilatorios que pone en práctica la empresa. La dignidad y la moral encarnan absolutamente en los trabajadores; en el otro extremo están los administradores.

Los procedimientos manoseados han logrado cansar la paciencia de la Contratendencia, la que en vista de la irresponsabilidad que demuestran los sujetos que están al frente de la administración, la que parece un maniaco suelto, ha publicado un comunicado en el que deja constancia de lo infructuosos que han sido todas las gestiones realizadas por la organización para solucionar satisfactoriamente el conflicto por la tercera indiferencia con que la superioridad encara estos asuntos y declinando la responsabilidad de los sucesos que esta inconsciente actitud pueda traer sobre quien los provoca con un tesón digno de mejor causa, que es la administración.

En consecuencia, manifestando por la estúpida intranquilidad de la empresa y agudizado por la negativa sistemática a toda entente de solución amigable, ha acentuado decididamente por la vía de la fuerza que los camaradas del F. C. C. y de la J. C. de la Contratendencia quisieron evitar. No ha sido posible superar la mala voluntad de la empresa, la que parece decidida a no ahorrarse causa de desprestigio.

La organización en el F. C., aunque fortalecida por la unidad de acción y de miras, se muestra parsimoniosa en sus procedimientos y resolvió consultar a las secciones de todos los sindicatos la opinión de los adherentes sobre la oportunidad de declarar la huelga general del ferrocarril. Este meticuloso proceder es perfectamente explicable dada la naturaleza que de las resoluciones que la deshonestidad de la administración parece que hará inseludables.

Es verdaderamente halagador, según los informes que en este momento nos llegan, notar como los compañeros votan por la huelga que en defensa de su derecho les impone la superioridad con su repudiable conducta. El silencio del hogar y su ambiente tantas veces blandamente adverso a esta clase de resoluciones varoniles, esta vez parece que hubiese sido propicio a robustecer la moral de los compañeros que a solas con su conciencia debían resolver que debía hacerse organización en la disyuntiva que se le planteaba.

Según estos informes, en algún sindicato la votación ha sido unánime en favor de la huelga, y en algún otro sólo hubo un par de votos, no negativos, sino condicionales.

La Comisión Mixta local lanzó un manifiesto redactado a tono moderado, pero de gran firmeza, en el cual se puntualizaban las cosas y se las llamaban por su nombre sin debilidad y sin jactancias. Radica la fuerza de este documento, despojado de frases altisonantes, en el concepto de clase, sobriamente remarcado que los compañeros han señalado a la atención de los camaradas. Hace una breve reseña de los orígenes y trámites del conflicto y cumple en seguida con la resolución de la asamblea mixta distribuyendo el voto a todos los compañeros. Con palabras sencillas, pero de gran profundidad de concepto, se marca rumbo a la clase trabajadora del F. C. se-

ñalándole su deber primordial de defender la organización del ataque patronal.

Los compañeros no han defraudado la esperanza de la Comisión Mixta de que los compañeros adheridos cumplieran con su deber. Cada compañero se ha sentido profundamente afectado y menoscabado por las indecisas medidas de la empresa, y la sencilla invocación ha caído en terreno perfectamente preparado y copiosamente abonado por las diarias injusticias con aquí el pan nuestro de cada día. El voto general de todos los sindicatos de la Contratendencia Ferroviaria demuestra que los compañeros han alcanzado perfectamente la razón y finalidad de la lucha que se emprenderá.

La lucha que se avecina, por su carácter solidario y defensivo, concentrará en ella la atención y simpatía no sólo de los ferroviarios sino de la gran masa trabajadora organizada que se apresura a celebrar en esta su XI congreso ordinario. Debemos esperar que el día en que el ambiente claro, tenazmente se realizará y se retratará de su conducta, retornando otra vez a la vía cuyo abandono ningún rencor puede justificar. Los sucesos próximos le brindarán esta oportunidad. Veremos si sólo se trata de compañeros oscurosados pero buenos o si son unos perversos a los que hay que tratar como mercedarios. Tal vez la empresa, funda alguna esperanza en que no sabrán salir de su abyección y la servirán de instrumentos incondicionales para sus fines miserables. Nosotros creemos que la empresa se equivoca. Han de encontrar en su condición de obreros, sobrados elementos de redención que les traerán de nuevo a nuestro lado. Si no es así, espóranse a la experiencia, que es la escuela de los tontos, los demostrará dolorosamente que en estos casos ponéndose del lado de los patrones se pierde mucha más de lo que se gana. Nosotros abrimos el interrogante con la esperanza de que será despedido satisfactoriamente.

En cuanto a los demás miembros de la A. F. Ferroviaria no afectan a la Contratendencia y no nos interesan. Son, naturalmente, los jefes; algunos viejos inservibles, algunos burocratas asidos a sus faldores y una cáfila de mozos a los que se tiene prendidos por el estómago bajo la amenaza de una cesantía fulminante, terrible problema que se les plantea dada las escasas aptitudes de sus pocos útiles personas.

Los compañeros, como la vez, camaraderos, están preparados y no serán sorprendidos por los acontecimientos.

Hoy celebrarán una conferencia con el gerente de la empresa y por la noche tomarán en consideración la respuesta en asamblea general. En esta asamblea, que será muy importante, se dará un corte definitivo al enojoso conflicto. Como nuestro periódico entrará en prensa inmediatamente, no puede demorar más para informar sobre las resoluciones que se adopten. Pero sea cual fuera la resolución, no tenemos la menor duda de que los compañeros sabrán cumplirla sin la menor vacilación. — Corresponsal.

BUENOS AIRES SUD

GRANDIOSA ASAMBLEA. — POR UNANIMIDAD SE RESUELVE EL TRABAJO A REGLAMENTO

La noche del 14 del actual en el salón "La Perla", efectuada una asamblea mixta de asociados de esta sección que, por su número, puede decirse sin temor a equivocarse, ha sido una de las mejores realizadas hasta hoy; asistieron a ella más de dos mil entusiastas camaradas.

Ante una delegación de la Junta Central se discutió ampliamente la aplicación del trabajo a reglamento resultando en la reunión plenaria de los comités de Tráfico y Talleres, C. directiva del sindicato de Tracción y Junta Central de la Contratendencia, resolviendo por unanimidad hacer efectivo cuando los cuerpos directivos de la voz de orden.

Hicieron uso de la palabra los compañeros Caamaño, Ganza, Durán, Carriñi (en representación de la Junta) y otros que no recordamos en este momento.

Al terminar la entusiasta discusión del trabajo a reglamento, el compañero Antonio Penas, magistralmente de la sección Talleres Sud, dió una conferencia sobre el valor que para la clase obrera tiene la unidad, historiendo

en el curso de la misma los beneficios que nuestro gremio ha obtenido en virtud de su organización.

Retiróse luego a la fuerza que hoy representa en el mundo la organización obrera, abundando en ejemplos tan sencillos y claros, que consiguió llevar la convicción del poderío de los ejércitos proletarios al ánimo de todos los oyentes.

Citó al proletariado alemán e inglés, que derrotó el primero a los imperios, listas y contribuyó el otro al triunfo del proletariado ruso, negándose a transportar materiales bélicos para los ejércitos capitalistas, afirmando que la Contratendencia Ferroviaria es una de las organizaciones que podrá, muy en breve, compararse en potencia a las fuertes organizaciones europeas, y terminó con un ¡viva a la clase obrera del mundo y a la Contratendencia Ferroviaria que fue acompañada entusiásticamente por toda la asamblea.

Luego usó de la palabra el prosecretario del Sindicato de Tráfico, camarada Benvenuto, quien exhortó a los asambleístas a convertir el entusiasmo que, estaban poseídos en la acción fecunda y creadora, de la cual dependerá el triunfo completo de la clase trabajadora.

Entre aplausos y vítores a la Contratendencia Ferroviaria, se disolvió la asamblea. — Corresponsal.

ROSARIO C. C.

CONSTITUCION DE LA SECCION OFICINISTAS

Los camaradas empleados de oficinas de la sección Rosario C. C. han comprendido por fin que había llegado el momento de organizarse sindicalmente, a fin de contribuir en la lucha que la Contratendencia Ferroviaria sostiene por el mejoramiento de los trabajadores ferroviarios.

Desearios estos camaradas de intensificar la propaganda, últimamente han editado un manifiesto algunos párrafos del cual transcribimos a continuación por considerarlo de interés:

Camaradas: Los graves problemas económicos que muy en breve nuestro gremio tendrá que ventilar, exige de todos un momento de desasosada meditación a la vez que un esfuerzo tendiente a la unión sin prevenciones. Bien sabéis por propia experiencia que para obtener que el capital abra sus puertas a los ideales y sentimientos de justicia e igualdad y que para que triunfen nuestras protestaciones en el orden social y económico, es absolutamente indispensable que estén apoyadas por la razón suprema que es la fuerza de la unión.

El Sindicato de Oficinas, constituido de acuerdo con lo prescripto por los estatutos de la Contratendencia Ferroviaria — cuya adhesión se gestiona — y nacido a la vida proletaria para colaborar en su seno a todos los camaradas oficinistas que quieran cumplir con su deber de obreros, hace suyos los propósitos que proclama la entidad de referencia:

1. Defender y mejorar las condiciones económicas, morales, técnicas y sociales de los ferroviarios asociados.

2. Preparar a éstos a asumir la respons